



Documento di seduta

A9-0139/2020

20.7.2020

*****I**

RELAZIONE

sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (CE) n. 715/2007 relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6) e all'ottenimento di informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo
(COM(2019)0208 – C9-0009/2019 – 2019/0101(COD))

Commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare

Relatrice: Esther de Lange

Relatore per parere (*):

Anna Cavazzini, commissione per il mercato interno e la protezione dei consumatori

(*). Procedura con le commissioni associate – articolo 57 del regolamento

Significato dei simboli utilizzati

- * Procedura di consultazione
- *** Procedura di approvazione
- ***I Procedura legislativa ordinaria (prima lettura)
- ***II Procedura legislativa ordinaria (seconda lettura)
- ***III Procedura legislativa ordinaria (terza lettura)

(La procedura indicata dipende dalla base giuridica proposta nel progetto di atto.)

Emendamenti a un progetto di atto

Emendamenti del Parlamento presentati su due colonne

Le soppressioni sono evidenziate in ***corsivo grassetto*** nella colonna di sinistra. Le sostituzioni sono evidenziate in ***corsivo grassetto*** nelle due colonne. Il testo nuovo è evidenziato in ***corsivo grassetto*** nella colonna di destra.

La prima e la seconda riga del blocco d'informazione di ogni emendamento identificano la parte di testo interessata del progetto di atto in esame. Se un emendamento verte su un atto esistente che il progetto di atto intende modificare, il blocco d'informazione comprende anche una terza e una quarta riga che identificano rispettivamente l'atto esistente e la disposizione interessata di quest'ultimo.

Emendamenti del Parlamento presentati in forma di testo consolidato

Le parti di testo nuove sono evidenziate in ***corsivo grassetto***. Le parti di testo sopresse sono indicate con il simbolo ■ o sono barrate. Le sostituzioni sono segnalate evidenziando in ***corsivo grassetto*** il testo nuovo ed eliminando o barrando il testo sostituito.

A titolo di eccezione, le modifiche di carattere strettamente tecnico apportate dai servizi in vista dell'elaborazione del testo finale non sono evidenziate.

INDICE

	Pagina
PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO	5
MOTIVAZIONE.....	23
PARERE DELLA COMMISSIONE PER IL MERCATO INTERNO E LA PROTEZIONE DEI CONSUMATORI.....	24
PARERE DELLA COMMISSIONE PER I TRASPORTI E IL TURISMO	32
PROCEDURA DELLA COMMISSIONE COMPETENTE PER IL MERITO	47
VOTAZIONE FINALE PER APPELLO NOMINALE IN SEDE DI COMMISSIONE COMPETENTE PER IL MERITO.....	48

PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO

sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (CE) n. 715/2007 relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6) e all'ottenimento di informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo (COM(2019)0208 – C9-0009/2019 – 2019/0101(COD))

(Procedura legislativa ordinaria: prima lettura)

Il Parlamento europeo,

- vista la proposta della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio (COM(2019)0208),
 - visti l'articolo 294, paragrafo 2, e l'articolo 114 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, a norma dei quali la proposta gli è stata presentata dalla Commissione (C9-0009/2019),
 - visto l'articolo 294, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea,
 - visto il parere del Comitato economico e sociale europeo del 25 settembre 2019¹,
 - visto l'articolo 59 del suo regolamento,
 - visti i pareri della commissione per il mercato interno e la protezione dei consumatori e della commissione per i trasporti e il turismo,
 - vista la relazione della commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare (A9-0139/2020),
1. adotta la posizione in prima lettura figurante in appresso;
 2. chiede alla Commissione di presentargli nuovamente la proposta qualora la sostituisca, la modifichi sostanzialmente o intenda modificarla sostanzialmente;
 3. incarica il suo Presidente di trasmettere la posizione del Parlamento al Consiglio e alla Commissione nonché ai parlamenti nazionali.

¹ GU C 14 del 15.1.2020, pag. 78.

Emendamento 1

Proposta di regolamento Considerando 2

Testo della Commissione

(2) Il regolamento (CE) n. 715/2007 impone per i veicoli leggeri nuovi il rispetto di determinati limiti di emissione (norme Euro 5 ed Euro 6) e stabilisce ulteriori obblighi in materia di accesso alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo. Le disposizioni tecniche specifiche necessarie per l'attuazione **di tale regolamento** sono state stabilite dal regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione⁴ e successivamente dal regolamento (UE) 2017/1151 della Commissione⁵.

⁴ Regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione, del 18 luglio 2008, recante attuazione e modifica del regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6) e all'ottenimento di informazioni per la riparazione e la manutenzione del veicolo (GU L 199 del 28.7.2008, pag. 1).

Emendamento

(2) Il regolamento (CE) n. 715/2007 impone per i veicoli leggeri nuovi il rispetto di determinati limiti di emissione (norme Euro 5 ed Euro 6) e stabilisce ulteriori obblighi in materia di accesso alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo, **quali modificati e ulteriormente consolidati dal regolamento (UE) 2018/858^{3 bis} che si applicherà a decorrere dal 1° settembre 2020**. Le disposizioni tecniche specifiche necessarie per l'attuazione **del regolamento (CE) n. 715/2007** sono state stabilite dal regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione⁴ e successivamente dal regolamento (UE) 2017/1151 della Commissione⁵.

^{3 bis} **Regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2018, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, che modifica i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009 e abroga la direttiva 2007/46/CE (GU L 151 del 14.6.2018, pag. 1).**

⁴ Regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione, del 18 luglio 2008, recante attuazione e modifica del regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6) e all'ottenimento di informazioni per la riparazione e la manutenzione del veicolo (GU L 199 del 28.7.2008, pag. 1).

⁵ Regolamento (UE) 2017/1151 della Commissione, del 1° giugno 2017, che integra il regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6) e all'ottenimento di informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo, modifica la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, il regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione e il regolamento (UE) n. 1230/2012 della Commissione e abroga il regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione (GU L 175 del 7.7.2017, pag. 1).

⁵ Regolamento (UE) 2017/1151 della Commissione, del 1° giugno 2017, che integra il regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6) e all'ottenimento di informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo, modifica la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, il regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione e il regolamento (UE) n. 1230/2012 della Commissione e abroga il regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione (GU L 175 del 7.7.2017, pag. 1).

Emendamento 2

Proposta di regolamento Considerando 3

Testo della Commissione

(3) I requisiti di omologazione in materia di emissioni dai veicoli a motore sono diventati gradualmente molto più rigorosi con l'introduzione e la successiva revisione delle norme Euro. Sebbene per i veicoli in generale si siano registrate riduzioni sostanziali delle emissioni nell'intera gamma di inquinanti regolamentati, analoghe riduzioni non si sono verificate per le emissioni di NOx dei motori diesel o di particelle per i motori a benzina a iniezione diretta, installati in particolare nei veicoli leggeri. Sono quindi necessari interventi per correggere tale situazione.

Emendamento 3

Proposta di regolamento Considerando 3 bis (nuovo)

Emendamento

(Non concerne la versione italiana)

Testo della Commissione

Emendamento

(3 bis) La relazione 2019 sulla qualità dell'aria^{1 bis} pubblicata dall'Agenzia europea dell'ambiente (AEA) ha stimato che nel 2016 l'esposizione a lungo termine all'inquinamento atmosferico è stata responsabile di oltre 506 000 morti premature nell'UE-28. La relazione ha inoltre confermato che nel 2017 il trasporto su strada continuava ad essere la principale fonte di emissioni di NO_x nell'UE-28, pari a circa il 40 % del totale delle emissioni di NO_x dell'UE, e che circa l'80 % del totale delle emissioni di NO_x prodotte dal trasporto su strada è generato da veicoli a motore diesel;

^{1 bis} **Relazione 2019 dell'Agenzia europea dell'ambiente (AEA) "Air quality in Europe" (La qualità dell'aria in Europa).**

Emendamento 4

**Proposta di regolamento
Considerando 3 ter (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

(3 ter) L'accesso degli operatori indipendenti alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione dei veicoli è fondamentale per ripristinare la fiducia dei consumatori.

Emendamento 5

**Proposta di regolamento
Considerando 3 quater (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

(3 quater) Le recenti violazioni del quadro giuridico esistente da parte dei costruttori, comprese le violazioni degli

obblighi giuridici di cui al regolamento (CE) n. 715/2007, hanno evidenziato la debolezza dei meccanismi di controllo e di esecuzione. I consumatori non hanno ricevuto una compensazione soddisfacente in quanto, anche nei casi in cui una compensazione è stata concessa, spesso non ha incluso la messa in conformità dei veicoli alle norme Euro 5 e 6. Poiché l'aumento dei divieti di circolazione delle vetture diesel emanati nelle città europee incide sulla vita quotidiana dei cittadini, l'equipaggiamento dei veicoli interessati con le più recenti tecnologie di trattamento dei gas di scarico ("modifica dell'hardware") o l'offerta di premi di conversione qualora il consumatore intenda sostituire un veicolo acquistato con un modello più pulito rappresenterebbero misure di compensazione adeguate.

Emendamento 6

Proposta di regolamento Considerando 5

Testo della Commissione

(5) La Commissione ha quindi sviluppato una nuova metodologia per testare le emissioni dei veicoli in condizioni di guida reali, la procedura di prova delle emissioni reali di guida (real-driving emissions - RDE). La procedura di prova RDE è stata introdotta dai regolamenti (UE) 2016/427⁶ e (UE) 2016/646⁷ della Commissione, successivamente ripresa nel regolamento (UE) 2017/1151 e ulteriormente migliorata con **il regolamento** (UE) 2017/1154 della Commissione⁸.

⁶ Regolamento (UE) 2016/427 della Commissione, del 10 marzo 2016, che modifica il regolamento (CE) n. 692/2008

Emendamento

(5) La Commissione ha quindi sviluppato una nuova metodologia per testare le emissioni dei veicoli in condizioni di guida reali, la procedura di prova delle emissioni reali di guida (real-driving emissions - RDE). La procedura di prova RDE è stata introdotta dai regolamenti (UE) 2016/427⁶ e (UE) 2016/646⁷ della Commissione, successivamente ripresa nel regolamento (UE) 2017/1151 e ulteriormente migliorata con **i regolamenti** (UE) 2017/1154⁸ e (UE) 2018/1832^{8 bis} della Commissione.

⁶ Regolamento (UE) 2016/427 della Commissione, del 10 marzo 2016, che modifica il regolamento (CE) n. 692/2008

riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 6) (GU L 82 del 31.3.2016, pag. 1).

⁷ Regolamento (UE) 2016/646 della Commissione, del 20 aprile 2016, che modifica il regolamento (CE) n. 692/2008 riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 6) (GU L 109 del 26.04.2016, pag. 1).

⁸ Regolamento (UE) 2017/1154 della Commissione, del 7 giugno 2017, che modifica il regolamento (UE) 2017/1151, che integra il regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6) e all'ottenimento di informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo, che modifica la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, i regolamenti della Commissione (CE) n. 692/2008 e (UE) n. 1230/2012 e abroga il regolamento (CE) n. 692/2008 e la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le emissioni di guida reali dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 6) (GU L 175 del 7.7.2017, pag. 708).

riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 6) (GU L 82 del 31.3.2016, pag. 1).

⁷ Regolamento (UE) 2016/646 della Commissione, del 20 aprile 2016, che modifica il regolamento (CE) n. 692/2008 riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 6) (GU L 109 del 26.04.2016, pag. 1).

⁸ Regolamento (UE) 2017/1154 della Commissione, del 7 giugno 2017, che modifica il regolamento (UE) 2017/1151, che integra il regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6) e all'ottenimento di informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo, che modifica la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, i regolamenti della Commissione (CE) n. 692/2008 e (UE) n. 1230/2012 e abroga il regolamento (CE) n. 692/2008 e la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le emissioni di guida reali dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 6) (GU L 175 del 7.7.2017, pag. 708).

^{8 bis} Regolamento (UE) 2018/1832 della Commissione, del 5 novembre 2018, che modifica la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e i regolamenti della Commissione (CE) n. 692/2008 e (UE) 2017/1151 al fine di migliorare le prove e le procedure di omologazione per le emissioni dei veicoli passeggeri e commerciali leggeri, comprese quelle per la conformità in servizio e le emissioni reali, e di introdurre dispositivi per il monitoraggio del consumo di carburante e di energia elettrica (GU L 301 del 27.11.2018, pag. 1).

Emendamento 7

Proposta di regolamento Considerando 6

Testo della Commissione

(6) Il regolamento (UE) n. 2016/646⁹ ha introdotto le date di applicazione della procedura di prova delle emissioni reali di guida, nonché i criteri di conformità per le RDE. A tal fine, sono stati **utilizzati** fattori di conformità specifici per inquinante per tenere conto delle incertezze statistiche e tecniche delle misurazioni effettuate mediante sistemi portatili di misura delle emissioni (Portable Emission Measurement Systems - PEMS).

Emendamento

(6) Il regolamento (UE) n. 2016/646 ha introdotto le date di applicazione della procedura di prova delle emissioni reali di guida, nonché i criteri di conformità per le RDE. ***L'introduzione delle date di applicazione per i veicoli passeggeri e i veicoli leggeri è stata scelta in una sequenza annuale per garantire una pianificazione tempestiva per i costruttori di ciascun gruppo di veicoli.*** A tal fine, sono stati **introdotti** fattori di conformità specifici per inquinante per tenere conto delle incertezze statistiche e tecniche delle misurazioni effettuate mediante sistemi portatili di misura delle emissioni (Portable Emission Measurement Systems - PEMS).

Emendamento 8

Proposta di regolamento Considerando 6 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(6 bis) Secondo la relazione dell'AEA del 2016, il divario tra le emissioni reali e quelle di laboratorio è dovuto principalmente a tre fattori: una procedura di prova obsoleta, flessibilità nell'attuale procedura e fattori di utilizzo che dipendono dal conducente. È necessario uno studio per stabilire il margine dovuto allo stile di guida e alla temperatura esterna. Occorre distinguere chiaramente tra il fattore di conformità, il margine connesso al dispositivo e il margine del fattore "utilizzo in condizioni d'uso" che dipende dal conducente e dalla temperatura.

Emendamento 9

Proposta di regolamento Considerando 7

Testo della Commissione

(7) Il 13 dicembre 2018, il Tribunale si è pronunciato, nelle cause riunite T-339/16, T-352/16 e T-391/16¹⁰, in merito a un ricorso per l'annullamento del regolamento (UE) 2016/646. Il Tribunale ha annullato la parte del regolamento (UE) 2016/646 che stabiliva i fattori di conformità utilizzati per valutare la conformità dei risultati delle prove RDE ai limiti di emissione fissati dal regolamento (CE) n. 715/2007. Il Tribunale ha ritenuto che solo il legislatore poteva introdurre tali fattori di conformità in quanto era interessato un elemento essenziale del regolamento (CE) n. 715/2007.

Emendamento

(7) Il 13 dicembre 2018, il Tribunale si è pronunciato, nelle cause riunite T-339/16, T-352/16 e T-391/16¹⁰, in merito a un ricorso per l'annullamento del regolamento (UE) 2016/646. Il Tribunale ha annullato la parte del regolamento (UE) 2016/646 che stabiliva i fattori di conformità utilizzati per valutare la conformità dei risultati delle prove RDE ai limiti di emissione fissati dal regolamento (CE) n. 715/2007. Il Tribunale ha ritenuto che solo il legislatore poteva introdurre tali fattori di conformità in quanto era interessato un elemento essenziale del regolamento (CE) n. 715/2007 e **"ciò porta di fatto a modificare i limiti delle emissioni di ossidi di azoto fissati per la norma Euro 6, sebbene siano tali limiti a dover essere applicati"**.

Emendamento 10

Proposta di regolamento Considerando 8

Testo della Commissione

(8) Il Tribunale ***non ha messo in dubbio la giustificazione tecnica dei fattori*** di conformità. Per ***tale motivo***, e dato che allo stato attuale dello sviluppo tecnologico permane una discrepanza tra le emissioni misurate in condizioni di guida reali e quelle misurate in un laboratorio, è opportuno introdurre ***i*** fattori di conformità nel regolamento (CE) n. 715/2007.

Emendamento

(8) Il Tribunale ***ha espresso dubbi quanto alla "fondatezza dell'invocazione, da parte della Commissione, di possibili errori di natura statistica"***, in particolare per quanto riguarda il fattore di conformità ***temporaneo di 2,1 e ha dichiarato che eventuali incertezze statistiche si correggono lavorando sulla rappresentatività del campione o dell'esperienza o con il numero di esperienze. Inoltre, per quanto riguarda il margine di incertezza tecnica introdotto, il Tribunale ha affermato che è impossibile determinare, a seguito di una prova RDE,***

se il veicolo sottoposto a prova rispetti tali limiti o addirittura se ci si avvicini. Tutti i dispositivi di misurazione presentano un margine di incertezza tecnica e si è riscontrato che, essendo utilizzati in condizioni più variabili, i dispositivi PEMS hanno un margine leggermente più ampio rispetto ai dispositivi di laboratorio non mobili, anche se di fatto ciò può significare sia emissioni sovrastimate che sottostimate. Dato che allo stato attuale dello sviluppo tecnologico permane una discrepanza tra le emissioni misurate in condizioni di guida reali e quelle misurate in un laboratorio, è opportuno introdurre *temporaneamente* fattori di conformità nel regolamento (CE) n. 715/2007.

Emendamento 11

Proposta di regolamento Considerando 8 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(8 bis) La risoluzione del Parlamento europeo del 28 marzo 2019 sui recenti sviluppi dello scandalo Dieseldate ha accolto con favore la sentenza del Tribunale e ha invitato esplicitamente la Commissione a non introdurre nuovi fattori di conformità per garantire che le norme Euro 6 non siano ulteriormente diluite, ma siano rispettate nelle normali condizioni d'impiego, come previsto in origine nel regolamento (CE) n. 715/2007.

Emendamento 12

Proposta di regolamento Considerando 9

Testo della Commissione

Emendamento

(9) Per consentire ai costruttori di rispettare i limiti di emissione Euro 6 nel

(9) Per consentire ai costruttori di rispettare i limiti di emissione Euro 6 nel

contesto della procedura di prova RDE, i criteri di conformità per le emissioni reali di guida dovrebbero essere introdotti in due fasi. Nella prima fase, su richiesta del costruttore, si dovrebbe applicare un fattore di conformità temporaneo, mentre in un secondo tempo dovrebbe essere utilizzato solo il fattore di conformità definitivo. È opportuno che la Commissione *riesamini periodicamente i fattori di conformità definitivi* alla luce del progresso tecnico.

contesto della procedura di prova RDE, i criteri di conformità per le emissioni reali di guida dovrebbero essere introdotti in due fasi. Nella prima fase, su richiesta del costruttore, si dovrebbe applicare un fattore di conformità temporaneo, mentre in un secondo tempo dovrebbe essere utilizzato solo il fattore di conformità definitivo. ***Il fattore di conformità finale dovrebbe essere applicato durante un periodo di transizione e includere un margine che esprima l'incertezza aggiuntiva di misurazione legata all'introduzione dei PEMS.*** È opportuno che la Commissione ***valuti costantemente il fattore di conformità alla luce del progresso tecnico e lo adegui a cadenza annuale sulla base di dati scientifici, della maggiore precisione della procedura di misurazione e del progresso tecnico dei PEMS. Il fattore di conformità dovrebbe essere gradualmente ridotto e cessare di essere applicabile entro il 30 settembre 2022.***

Emendamento 13

Proposta di regolamento Considerando 9 bis (nuovo)

(9 bis) La Commissione dovrebbe stabilire entro giugno 2021 al più tardi requisiti più severi per i dispositivi di misurazione PEMS che potrebbero essere utilizzati per le prove RDE. Le norme stabilite dovrebbero, ove possibile, tenere conto di tutti gli elementi pertinenti di standardizzazione sviluppati dal CEN sulla base dei migliori dispositivi PEMS disponibili.

Emendamento 14

Proposta di regolamento Considerando 9 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(9 ter) È importante sottolineare che la presente proposta verte sul fattore di conformità, mentre la questione delle norme sui limiti di emissione sarà trattata nel contesto della futura proposta post Euro 6. Al fine di garantire rapidi progressi verso l'adozione dei futuri valori limite di emissione (post Euro 6) e una migliore qualità dell'aria per i cittadini dell'Unione, è essenziale che la Commissione presenti, se opportuno, una proposta legislativa in tal senso, quanto prima e al più tardi entro giugno 2021, come annunciato nella sua comunicazione dell'11 dicembre 2019 dal titolo "Il Green Deal europeo", che sottolinea la necessità di passare ad una mobilità sostenibile e intelligente e di garantire un percorso verso una mobilità a emissioni zero. Nell'attuazione delle norme post-Euro 6 non si dovrebbero utilizzare fattori di conformità.

Emendamento 15

Proposta di regolamento Considerando 9 quater (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(9 quater) Per incoraggiare i produttori ad assumere un atteggiamento proattivo e favorevole all'ambiente, le nuove innovazioni tecnologiche volte ad assorbire i NO_x dovrebbero essere testate, quantificate e prese in considerazione nella successiva revisione delle norme Euro.

Emendamento 16

Proposta di regolamento
Considerando 10

Testo della Commissione

(10) Il trattato di Lisbona ha introdotto la possibilità per il legislatore di delegare alla Commissione il potere di adottare atti non legislativi di portata generale che integrano o modificano taluni elementi non essenziali dell'atto legislativo. Le misure che possono essere oggetto della delega di potere di cui all'articolo 290, paragrafo 1, del TFUE corrispondono in linea di massima a quelle che rientrano nella procedura di regolamentazione con controllo istituita dall'articolo 5 bis della decisione 1999/468/CE del Consiglio¹¹. Occorre pertanto adattare all'articolo 290 del TFUE le disposizioni del regolamento (CE) n. 715/ 2007 che prevedono il ricorso alla procedura di regolamentazione con controllo.

¹¹ Decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione (GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23).

Emendamento 17

Proposta di regolamento
Considerando 11

Testo della Commissione

(11) Al fine di contribuire al conseguimento degli obiettivi dell'Unione in materia di qualità dell'aria e di ridurre le emissioni dei veicoli, dovrebbe essere delegato alla Commissione il potere di adottare atti in conformità all'articolo 290 **del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE)** riguardo alle

Emendamento

(10) Il trattato di Lisbona ha introdotto la possibilità per il legislatore di delegare alla Commissione il potere di adottare atti non legislativi di portata generale che integrano o modificano taluni elementi non essenziali dell'atto legislativo. Le misure che possono essere oggetto della delega di potere di cui all'articolo 290, paragrafo 1, **del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE)** corrispondono in linea di massima a quelle che rientrano nella procedura di regolamentazione con controllo istituita dall'articolo 5 bis della decisione 1999/468/CE del Consiglio¹¹. Occorre pertanto adattare all'articolo 290 del TFUE le disposizioni del regolamento (CE) n. 715/ 2007 che prevedono il ricorso alla procedura di regolamentazione con controllo.

¹¹ Decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione (GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23).

Emendamento

(11) Al fine di contribuire al conseguimento degli obiettivi dell'Unione in materia di qualità dell'aria e di ridurre le emissioni dei veicoli, dovrebbe essere delegato alla Commissione il potere di adottare atti in conformità all'articolo 290 TFUE riguardo alle norme dettagliate in materia di procedure, prove e requisiti

norme dettagliate in materia di procedure, prove e requisiti specifici per l'omologazione. Tale delega dovrebbe includere: la possibilità di integrare il regolamento (CE) n. 715/2007 con tali norme riviste nonché con i cicli di prova utilizzati per misurare le emissioni; le prescrizioni per l'applicazione del divieto di utilizzo di impianti/dispositivi di manipolazione che riducono l'efficacia dei sistemi di controllo delle emissioni; le misure necessarie per l'applicazione dell'obbligo per i costruttori di consentire un accesso illimitato e standardizzato alle informazioni sulla riparazione e sulla manutenzione dei veicoli; l'adozione di un metodo rivisto di misura del particolato. La delega dovrebbe inoltre includere la modifica del regolamento (CE) n. 715/2007 al fine di rivedere al ribasso i fattori di conformità **definitivi**, di tenere **conto** dei progressi tecnici relativi ai PEMS, di ricalibrare i valori limite basati sulla massa del particolato e di introdurre valori limite basati sul numero di particelle. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, e che tali consultazioni siano condotte nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016. In particolare, al fine di garantire la parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio **dovrebbero ricevere** tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri e i loro esperti **dovrebbero avere** sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.

specifici per l'omologazione. Tale delega dovrebbe includere: la possibilità di integrare il regolamento (CE) n. 715/2007 con tali norme riviste nonché con i cicli di prova utilizzati per misurare le emissioni; le prescrizioni per l'applicazione del divieto di utilizzo di impianti/dispositivi di manipolazione che riducono l'efficacia dei sistemi di controllo delle emissioni; le misure necessarie per l'applicazione dell'obbligo per i costruttori di consentire un accesso illimitato e standardizzato alle informazioni sulla riparazione e sulla manutenzione dei veicoli; e l'adozione di un metodo rivisto di misura del particolato. **Nonostante il breve lasso di tempo tra l'entrata in vigore del presente regolamento e l'abrogazione delle disposizioni relative alle informazioni sulla riparazione e sulla manutenzione mediante il regolamento (UE) 2018/858, ai fini della certezza del diritto e per garantire che il legislatore possa disporre di tutte le opzioni, la delega dovrebbe includere anche le misure necessarie per l'applicazione dell'obbligo per i costruttori di consentire un accesso illimitato e standardizzato alle informazioni sulla riparazione e sulla manutenzione dei veicoli.** La delega dovrebbe inoltre includere la modifica del regolamento (CE) n. 715/2007 al fine di rivedere al ribasso i fattori di conformità, di tenere **conto del miglioramento della qualità della procedura di misurazione** o dei progressi tecnici relativi ai PEMS, di ricalibrare i valori limite basati sulla massa del particolato e di introdurre valori limite basati sul numero di particelle. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, e che tali consultazioni siano condotte nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016^{J bis}. In particolare, al fine di garantire la parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il

Consiglio **ricevono** tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri, e i loro esperti **hanno** sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.

1 bis **GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1.**

Motivazione

Il margine di errore è sottoposto ogni anno a revisione e può essere modificato a seguito del miglioramento della qualità della procedura PEMS o del progresso tecnico.

Emendamento 18

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 3 – lettera a

Regolamento (CE) n. 715/2007

Articolo 4 – paragrafo 1 – comma 2

Testo della Commissione

Tali obblighi comprendono **il rispetto dei** limiti di emissione di cui all'allegato I. Al fine di determinare la conformità ai limiti di emissione Euro 6 di cui alla tabella 2 dell'allegato I, i valori delle emissioni determinati durante una prova valida delle emissioni reali di guida (RDE) sono divisi per il fattore di conformità applicabile di cui alla tabella 2a dell'allegato I. Il risultato deve restare inferiore ai limiti di emissione Euro 6 di cui alla tabella 2 di tale allegato.

Emendamento

Tali obblighi comprendono **la conformità con i** limiti di emissione di cui all'allegato I. Al fine di determinare la conformità ai limiti di emissione Euro 6 di cui alla tabella 2 dell'allegato I, i valori delle emissioni determinati durante una prova valida delle emissioni reali di guida (RDE) sono divisi per il fattore di conformità applicabile di cui alla tabella 2a dell'allegato I. Il risultato deve restare inferiore ai limiti di emissione Euro 6 di cui alla tabella 2 di tale allegato. **Il fattore dovrebbe essere gradualmente ridotto mediante revisioni annuali al ribasso, sulla base delle valutazioni del Centro comune di ricerca. Il fattore di conformità deve cessare di essere applicabile entro il 30 settembre 2022.**

Emendamento 19

Proposta di regolamento
Articolo 1 – punto 4 – lettera a
Regolamento (CE) n. 715/2007
Articolo 5 – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. Il costruttore produce i veicoli in modo che progetto, costruzione e assemblaggio dei componenti che influiscono sulle emissioni permettano che il veicolo, nell'uso normale, sia conforme al presente regolamento.";

Emendamento

1. Il costruttore produce i veicoli in modo che progetto, costruzione e assemblaggio dei componenti che influiscono sulle emissioni permettano che il veicolo, nell'uso normale, sia conforme al presente regolamento. ***Il costruttore garantisce inoltre l'affidabilità dei dispositivi di controllo dell'inquinamento e mira a ridurre il rischio di furto o di alterazioni di tali dispositivi.***

Emendamento 20

Proposta di regolamento
Articolo 1 – punto 6
Regolamento (CE) n. 715/2007
Articolo 8 – comma 1

Testo della Commissione

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 14 bis al fine di integrare gli articoli 6 e 7. Ciò comprende la definizione e l'aggiornamento delle specifiche tecniche relative alle modalità della messa a disposizione delle informazioni OBD e delle informazioni sulla riparazione e sulla manutenzione dei veicoli, con un'attenzione particolare alle esigenze specifiche delle PMI.

Emendamento

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 14 bis al fine di integrare gli articoli 6 e 7. Ciò comprende la definizione e l'aggiornamento delle specifiche tecniche relative alle modalità della messa a disposizione delle informazioni OBD e delle informazioni sulla riparazione e sulla manutenzione dei veicoli, con un'attenzione particolare alle esigenze specifiche delle PMI, ***delle microimprese e degli operatori indipendenti.***

Motivazione

L'emendamento è necessario per ampliare l'ambito di applicazione.

Emendamento 21

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 7 – lettera b

Regolamento (CE) n. 715/2007

Articolo 10 – paragrafo 4 – comma 2

Testo della Commissione

Il rispetto dei valori limite Euro 6 è determinato, durante le prove RDE valide, tenendo conto del fattore di conformità specifico per inquinante di cui alla tabella 2a dell'allegato I, in conformità all'articolo 4, paragrafo 1, secondo comma.

Emendamento

Il rispetto dei valori limite Euro 6 è determinato, durante le prove RDE valide, tenendo conto del fattore di conformità specifico per inquinante di cui alla tabella 2a dell'allegato I, in conformità all'articolo 4, paragrafo 1, secondo comma. ***Il fattore dovrebbe essere gradualmente ridotto mediante revisioni annuali al ribasso, sulla base delle valutazioni del Centro comune di ricerca. Il fattore di conformità deve cessare di essere applicabile entro il 30 settembre 2022.***

Emendamento 22

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 7 – lettera b

Regolamento (CE) n. 715/2007

Articolo 10 – paragrafo 5 – comma 2

Testo della Commissione

Il rispetto dei valori limite Euro 6 è determinato, durante le prove RDE valide, tenendo conto del fattore di conformità specifico per inquinante di cui alla tabella 2a dell'allegato I, in conformità all'articolo 4, paragrafo 1, secondo comma.

Emendamento

Il rispetto dei valori limite Euro 6 è determinato, durante le prove RDE valide, tenendo conto del fattore di conformità specifico per inquinante di cui alla tabella 2a dell'allegato I, in conformità all'articolo 4, paragrafo 1, secondo comma. ***Il fattore dovrebbe essere gradualmente ridotto mediante revisioni annuali al ribasso, sulla base delle valutazioni del Centro comune di ricerca. Il fattore di conformità deve cessare di essere applicabile entro il 30 settembre 2022.***

Emendamento 23

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 10

Regolamento (CE) n. 715/2007

Articolo 14 – paragrafi 3 e 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione

3. *Alla Commissione è conferito il potere di adottare* atti delegati in conformità all'articolo 14 bis *riguardanti:*

a) *l'integrazione del presente regolamento al fine di adeguare le procedure, le prove e i requisiti così come i cicli di prova utilizzati per misurare le emissioni, per tenere adeguatamente conto delle emissioni reali di guida;*

b) *la modifica del presente regolamento al fine di adeguare al progresso tecnico i fattori di conformità definitivi specifici per inquinante di cui alla tabella 2a dell'allegato I.*

Emendamento

3. *La Commissione adotta, entro il 1° giugno 2021, atti delegati in conformità all'articolo 14 bis per integrare il presente regolamento al fine di adeguare le procedure, le prove e i requisiti così come i cicli di prova utilizzati per misurare le emissioni, per tenere adeguatamente conto delle emissioni reali di guida in condizioni d'uso normali, incluse tra l'altro la temperatura e le condizioni limite, riducendo la deriva dello zero e affrontando i pericolosi picchi di particelle derivanti dalla pulizia dei filtri, tenendo conto di tutti gli elementi pertinenti di standardizzazione sviluppati dal CEN e basati sui migliori dispositivi disponibili.*

3 bis. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati in conformità all'articolo 14 bis per la modifica del presente regolamento al fine di adeguare al progresso tecnico e rivedere al ribasso i fattori di conformità definitivi specifici per inquinante di cui alla tabella 2a dell'allegato I.

Emendamento 24

Proposta di regolamento

Allegato

Regolamento (CE) n. 715/2007

Allegato I – tabella 2a – riga 2

Testo della Commissione

FC inquinante	1,43	1,5	-	-	-
- definitivo(2)					

(2) $FC_{\text{inquinante-definitivo}}$ è il fattore di conformità utilizzato per determinare la conformità ai limiti delle emissioni Euro 6 tenendo conto delle incertezze tecniche connesse all'**uso** dei sistemi portatili di misura delle emissioni (PEMS).

Emendamento

$FC_{\text{inquinante-definitivo}}^{(2)}$	1 + <i>margine di errore (margine = [0,32]*)</i>	1 + <i>margine di errore (margine = [0,5]*)</i>	-	-	-
---	---	--	---	---	---

*** da rivedere al ribasso almeno a cadenza annuale sulla base delle valutazioni regolari del Centro comune di ricerca**

(2) $FC_{\text{inquinante-definitivo}}$ è il fattore di conformità utilizzato per determinare la conformità ai limiti delle emissioni Euro 6 **durante un periodo transitorio** tenendo conto delle incertezze tecniche **aggiuntive di misurazione** connesse all'**introduzione** dei sistemi portatili di misura delle emissioni (PEMS). **È espresso come 1 + margine di incertezza di misurazione. Entro il 30 settembre 2022 deve essere pari a zero e il fattore di conformità deve cessare di essere applicabile.**

MOTIVAZIONE

Il 13 dicembre 2018 il Tribunale dell'Unione europea ha parzialmente annullato il regolamento (UE) 2016/646 della Commissione. La sentenza stabilisce¹ che la Commissione non aveva il potere di introdurre fattori di conformità, da utilizzare per valutare la conformità del veicolo ai limiti di emissione durante l'esecuzione della prova sulle emissioni reali di guida (Real Driving Emissions - RDE), semplicemente esercitando le sue competenze di esecuzione per modificare il regolamento (CE) n. 715/2007 relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6). Poiché il Tribunale ha statuito che i fattori di conformità dovrebbero essere adottati secondo la procedura legislativa ordinaria, il 14 giugno 2019 la Commissione ha presentato una proposta legislativa volta a modificare il regolamento (CE) n. 715/2007 reinserendo i fattori di conformità precedentemente adottati con il regolamento (UE) 2016/646 della Commissione.

Il relatore ritiene opportuno ripristinare i fattori di conformità consistenti nei requisiti da soddisfare affinché il veicolo rispetti i limiti di emissione fissati nel regolamento (CE) n. 715/2007, che non possono essere superati, con un margine di errore risultante dalle incertezze statistiche e tecniche dei sistemi portatili di misura delle emissioni (Portable Emission Measurement Systems - PEMS). Il relatore presenta emendamenti per chiarire che il fattore di conformità è costituito dai limiti di emissione e dal margine di errore inerente al dispositivo. Il relatore intende parimenti conferire alla Commissione il potere di rivedere ogni anno al ribasso i fattori di conformità, a seguito del miglioramento della qualità della procedura di misurazione o del progresso tecnico in relazione ai PEMS. Egli invita inoltre la Commissione a presentare entro la metà del 2021 la sua proposta post Euro 6 tenendo conto delle conclusioni del Comitato europeo di normazione (CEN TC301) su un progetto di norma internazionale per la valutazione dei dispositivi PEMS.

¹ Azioni dirette T-339/16 (Ville de Paris/Commissione), T-352/16 (Ville de Bruxelles/Commissione) e T-391/16 (Ayuntamiento de Madrid/Commissione).

19.2.2020

PARERE DELLA COMMISSIONE PER IL MERCATO INTERNO E LA PROTEZIONE DEI CONSUMATORI

destinato alla commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare

sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (CE) n. 715/2007 relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6) e all'ottenimento di informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo (COM(2019)0208 – C9-0009/2019 – 2019/0101(COD))

Relatrice per parere (*): Anna Cavazzini

(*) Procedura con le commissioni associate – articolo 54 del regolamento

BREVE MOTIVAZIONE

L'elemento centrale della proposta legislativa in oggetto riguarda l'introduzione di fattori di conformità utilizzati per valutare la conformità dei veicoli ai limiti di emissione Euro 6 stabiliti nella legislazione dell'UE nello svolgimento delle prove sulle emissioni reali di guida (RDE). L'argomento addotto dalla Commissione per giustificare tale introduzione è che tali fattori sono necessari per ridurre le discrepanze tra le misurazioni delle emissioni in laboratorio e quelle effettuate in condizioni reali d'uso. La proposta è pervenuta dopo che il Tribunale della Corte di giustizia dell'Unione europea ha emesso una sentenza relativa alla modifica delle norme Euro 6 mediante atto delegato, dichiarando che questa avrebbe modificato un elemento essenziale della legislazione aumentando artificialmente i limiti per le emissioni di NOx mediante l'introduzione di un fattore di conformità. La Corte di giustizia ha quindi confermato che una tale modifica richiederebbe una procedura legislativa ordinaria.

La relatrice è del parere che l'introduzione di fattori di conformità per le misurazioni RDE invii un segnale sbagliato in un momento in cui è necessario un intervento urgente per consentire agli Stati membri di conformarsi alla direttiva sulla qualità dell'aria (2008/50/CE) e garantire che i limiti di emissione Euro 6 siano rispettati in condizioni normali. I costruttori di automobili dovrebbero cominciare a progettare veicoli conformi ai limiti di emissione stabiliti nella legislazione, anziché beneficiare di un margine di manovra per sottrarsi ai propri obblighi. Inoltre, essa genera incertezza per quanto riguarda l'omologazione e le attività di vigilanza sul mercato, introducendo un margine di errore che rende di fatto difficile stabilire se i veicoli siano conformi o meno alle norme concordate. Tuttavia, il progetto di parere non affronta gli aspetti legati all'ambiente nel testo giuridico, vale a dire i fattori di conformità; pur mantenendo i dubbi sopra espressi, questi rientrano nella competenza della commissione ENVI, in linea con l'accordo raggiunto tra i presidenti delle due commissioni. La competenza esclusiva della commissione IMCO riguarda le informazioni per la riparazione e la manutenzione di cui al capo

III del regolamento 715/2007/UE, un capitolo che è stato modificato e consolidato nel regolamento (CE) 858/2018. Le modifiche relative a tali parti sono, pertanto, di natura tecnica.

Per quanto riguarda le disposizioni che precisano le condizioni per la delega di poteri alla Commissione (articolo 1, paragrafo 11 [articolo 14 bis]), la relatrice propone di abbreviare il periodo da cinque a due anni, in modo da valutare entro la fine del 2022 se siano necessarie ulteriori misure. La Commissione europea si è impegnata pubblicamente a ridurre al livello 1 il fattore di conformità al più presto possibile e comunque al più tardi entro il 2023. I poteri di delega conferiti dovrebbero pertanto rispettare lo stesso scadenziario.

EMENDAMENTI

La commissione per il mercato interno e la protezione dei consumatori invita la commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare, competente per il merito, a prendere in considerazione i seguenti emendamenti:

Emendamento 1

Proposta di regolamento Considerando 2

Testo della Commissione

(2) Il regolamento (CE) n. 715/2007 impone per i veicoli leggeri nuovi il rispetto di determinati limiti di emissione (norme Euro 5 ed Euro 6) e stabilisce ulteriori obblighi in materia di accesso alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo. Le disposizioni tecniche specifiche necessarie per l'attuazione di tale regolamento sono state stabilite dal regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione¹⁶ e successivamente dal regolamento (UE) 2017/1151 della Commissione¹⁷.

Emendamento

(2) Il regolamento (CE) n. 715/2007 impone per i veicoli leggeri nuovi il rispetto di determinati limiti di emissione (norme Euro 5 ed Euro 6) e stabilisce ulteriori obblighi in materia di accesso alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo, ***che sono stati modificati e ulteriormente consolidati dal regolamento (UE) 2018/858^{15 bis} che si applicherà a decorrere dal 1° settembre 2020.*** Le disposizioni tecniche specifiche necessarie per l'attuazione di tale regolamento sono state stabilite dal regolamento (CE) n. 715/2007 della Commissione¹⁶ e successivamente dal regolamento (UE) 2017/1151 della Commissione¹⁷.

15 bis Regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2018, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, che modifica i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009 e abroga la direttiva 2007/46/CE (GU L 151 del 14.6.2018, pag. 1).

¹⁶ Regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione, del 18 luglio 2008, recante attuazione e modifica del regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6) e all'ottenimento di informazioni per la riparazione e la manutenzione del veicolo (GU L 199 del 28.7.2008, pag. 1).

¹⁷ Regolamento (UE) 2017/1151 della Commissione, del 1° giugno 2017, che integra il regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6) e all'ottenimento di informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo, modifica la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, il regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione e il regolamento (UE) n. 1230/2012 della Commissione e abroga il regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione (GU L 175 del 7.7.2017, pag. 1).

¹⁶ Regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione, del 18 luglio 2008, recante attuazione e modifica del regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6) e all'ottenimento di informazioni per la riparazione e la manutenzione del veicolo (GU L 199 del 28.7.2008, pag. 1).

¹⁷ Regolamento (UE) 2017/1151 della Commissione, del 1° giugno 2017, che integra il regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6) e all'ottenimento di informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo, modifica la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, il regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione e il regolamento (UE) n. 1230/2012 della Commissione e abroga il regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione (GU L 175 del 7.7.2017, pag. 1).

Emendamento 2

Proposta di regolamento Considerando 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(3 bis) L'accesso degli operatori indipendenti alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione dei veicoli è fondamentale per ripristinare la fiducia dei consumatori.

Emendamento 3

Proposta di regolamento Considerando 3 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(3 ter) Le recenti violazioni, da parte dei costruttori, del quadro giuridico esistente, comprese le violazioni degli obblighi giuridici di cui al regolamento (CE) n. 715/2007, hanno evidenziato la debolezza dei meccanismi di controllo e di esecuzione. I consumatori non hanno ricevuto una compensazione soddisfacente in quanto, anche nei casi in cui una compensazione è stata concessa, essa non ha spesso incluso la messa in conformità dei veicoli alle norme Euro 5 e 6. Poiché l'aumento dei divieti di circolazione delle vetture diesel emanati nelle città europee incide sulla vita quotidiana dei cittadini, l'equipaggiamento dei veicoli interessati con le più recenti tecnologie di trattamento dei gas di scarico ("modifica dell'hardware") o l'offerta di premi di conversione qualora il consumatore intenda sostituire un veicolo acquistato con un modello più pulito rappresenterebbero misure di compensazione adeguate.

Emendamento 4

Proposta di regolamento Considerando 11

(11) Al fine di contribuire al conseguimento degli obiettivi dell'Unione in materia di qualità dell'aria e di ridurre le emissioni dei veicoli, dovrebbe essere delegato alla Commissione il potere di adottare atti in conformità all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) riguardo alle norme dettagliate in materia di procedure, prove e requisiti specifici per l'omologazione. Tale delega dovrebbe includere: la possibilità di integrare il regolamento (CE) n. 715/2007 con tali norme riviste nonché con i cicli di prova utilizzati per misurare le emissioni; le prescrizioni per l'applicazione del divieto di utilizzo di impianti/dispositivi di manipolazione che riducono l'efficacia dei sistemi di controllo delle emissioni; le misure necessarie per l'applicazione dell'obbligo per i costruttori di consentire un accesso illimitato e standardizzato alle informazioni sulla riparazione e sulla manutenzione dei veicoli; ***l'adozione di un metodo rivisto di misura del particolato.*** La delega dovrebbe inoltre includere la modifica del regolamento (CE) n. 715/2007 al fine di rivedere al ribasso i fattori di conformità definitivi, di tenere conto dei progressi tecnici relativi ai PEMS, di ricalibrare i valori limite basati sulla massa del particolato e di introdurre valori limite basati sul numero di particelle. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, e che tali consultazioni siano condotte nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016. In particolare, al fine di garantire la parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio dovrebbero ricevere tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri e i loro esperti dovrebbero avere sistematicamente accesso

(11) Al fine di contribuire al conseguimento degli obiettivi dell'Unione in materia di qualità dell'aria e di ridurre le emissioni dei veicoli, dovrebbe essere delegato alla Commissione il potere di adottare atti in conformità all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) riguardo alle norme dettagliate in materia di procedure, prove e requisiti specifici per l'omologazione. Tale delega dovrebbe includere: la possibilità di integrare il regolamento (CE) n. 715/2007 con tali norme riviste nonché con i cicli di prova utilizzati per misurare le emissioni; le prescrizioni per l'applicazione del divieto di utilizzo di impianti/dispositivi di manipolazione che riducono l'efficacia dei sistemi di controllo delle emissioni; ***l'adozione di un metodo rivisto di misura del particolato. Nonostante il breve lasso di tempo tra l'entrata in vigore del presente regolamento e l'abrogazione delle disposizioni relative alle informazioni sulla riparazione e sulla manutenzione mediante il regolamento (UE) 2018/858, ai fini della certezza del diritto e per garantire che il legislatore possa disporre di tutte le opzioni, la delega dovrebbe includere anche*** le misure necessarie per l'applicazione dell'obbligo per i costruttori di consentire un accesso illimitato e standardizzato alle informazioni sulla riparazione e sulla manutenzione dei veicoli. La delega dovrebbe inoltre includere la modifica del regolamento (CE) n. 715/2007 al fine di rivedere al ribasso i fattori di conformità definitivi, di tenere conto dei progressi tecnici relativi ai PEMS, di ricalibrare i valori limite basati sulla massa del particolato e di introdurre valori limite basati sul numero di particelle. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, e che tali consultazioni siano

alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.

condotte nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016. In particolare, al fine di garantire la parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio dovrebbero ricevere tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri e i loro esperti dovrebbero avere sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.

Emendamento 5

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 6

Regolamento (CE) n. 715/2007

Articolo 8 – comma 1

Testo della Commissione

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 14 bis al fine di integrare gli articoli 6 e 7. Ciò comprende la definizione e l'aggiornamento delle specifiche tecniche relative alle modalità della messa a disposizione delle informazioni OBD e delle informazioni sulla riparazione e sulla manutenzione dei veicoli, con un'attenzione particolare alle esigenze specifiche delle PMI.

Emendamento

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 14 bis al fine di integrare gli articoli 6 e 7. Ciò comprende la definizione e l'aggiornamento delle specifiche tecniche relative alle modalità della messa a disposizione delle informazioni OBD e delle informazioni sulla riparazione e sulla manutenzione dei veicoli, con un'attenzione particolare alle esigenze specifiche delle PMI, **delle microimprese e degli operatori indipendenti.**

Motivazione

L'emendamento è necessario per ampliare l'ambito di applicazione.

PROCEDURA DELLA COMMISSIONE COMPETENTE PER PARERE

Titolo	Omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6) e all'ottenimento di informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo	
Riferimenti	COM(2019)0208 – C9-0009/2019 – 2019/0101(COD)	
Commissione competente per il merito Annuncio in Aula	ENVI 15.7.2019	
Parere espresso da Annuncio in Aula	IMCO 15.7.2019	
Commissioni associate - annuncio in aula	19.12.2019	
Relatore(trice) per parere Nomina	Anna Cavazzini 18.7.2019	
Esame in commissione	4.12.2019	23.1.2020
Approvazione	18.2.2020	
Esito della votazione finale	+: 35 -: 1 0: 3	
Membri titolari presenti al momento della votazione finale	Alex Agius Saliba, Andrus Ansip, Alessandra Basso, Brando Benifei, Hynek Blaško, Vlad-Marius Botoș, Markus Buchheit, Dita Charanzová, Petra De Sutter, Carlo Fidanza, Evelyne Gebhardt, Alexandra Geese, Sandro Gozi, Maria Grapini, Virginie Joron, Eugen Jurzyca, Arba Kokalari, Marcel Kolaja, Kateřina Konečná, Andrey Kovatchev, Jean-Lin Lacapelle, Maria Manuel Leitão Marques, Adriana Maldonado López, Antonius Manders, Leszek Miller, Dan-Ștefan Motreanu, Kris Peeters, Anne-Sophie Pelletier, Miroslav Radačovský, Christel Schaldemose, Andreas Schwab, Tomislav Sokol, Róza Thun und Hohenstein, Kim Van Sparrentak, Marion Walsmann	
Supplenti presenti al momento della votazione finale	Anna Cavazzini, Krzysztof Hetman, Evžen Tošenovský, Edina Tóth	

**VOTAZIONE FINALE PER APPELLO NOMINALE
IN SEDE DI COMMISSIONE COMPETENTE PER PARERE**

35	+
ID	Alessandra Basso, Markus Buchheit, Virginie Joron, Jean-Lin Lacapelle
GUE/NGL	Kateřina Konečn, Anne-Sophie Pelletier
NI	Miroslav Radačovsk
PPE	Krzysztof Hetman, Arba Kokalari, Andrey Kovatchev, Antonius Manders, Dan-Ștefan Motreanu, Kris Peeters, Andreas Schwab, Tomislav Sokol, Rza Thun und Hohenstein, Edina Tóth, Marion Walsmann
Renew	Andrus Ansip, Vlad-Marius Botoș, Dita Charanzov, Sandro Gozi
S&D	Alex Agius Saliba, Brando Benifei, Evelyne Gebhardt, Maria Grapini, Maria Manuel Leito Marques, Adriana Maldonado López, Leszek Miller, Christel Schaldemose
Verts/ALE	Anna Cavazzini, Petra De Sutter, Alexandra Geese, Marcel Kolaja, Kim Van Sparrentak

1	-
ID	Hynek Blaško

3	0
ECR	Carlo Fidanza, Eugen Jurzyca, Evžen Tošenovsk

Significato dei simboli utilizzati:

+ : favorevoli

- : contrari

0 : astenuti

19.2.2020

PARERE DELLA COMMISSIONE PER I TRASPORTI E IL TURISMO

destinato alla commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare

sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (CE) n. 715/2007 relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6) e all'ottenimento di informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo (COM(2019)0208 – C9-0009/2019 – 2019/0101(COD))

Relatore per parere: Sven Schulze

BREVE MOTIVAZIONE

Il presente parere della commissione per i trasporti destinato alla commissione per l'ambiente, competente per il merito, si è reso necessario a seguito di una sentenza di un organo giurisdizionale dell'Unione.

Una sentenza del 13 dicembre 2018 ha stabilito che i fattori di conformità per l'omologazione a norma del regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio¹ non avrebbero dovuto essere introdotti mediante la procedura di comitato. La scelta appropriata avrebbe piuttosto dovuto essere la procedura legislativa ordinaria. La sentenza è stata impugnata e il ricorso non è ancora stato definito. La Commissione ha tuttavia deciso di presentare parallelamente una proposta legislativa mirante a introdurre fattori di conformità.

Il relatore per parere valuta positivamente il fatto che, con la proposta in esame, la Commissione intenda garantire la certezza del diritto e assicurare prevedibilità a costruttori e consumatori. Secondo il relatore per parere ciò implica anche che costruttori e consumatori devono poter continuare a basarsi sui fattori di conformità già noti adottati mediante la procedura di comitato.

Il relatore intende proporre che in futuro i fattori di conformità siano chiaramente distinti dai margini di errore e ha espresso tale concetto attraverso gli emendamenti presentati.

¹ Regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2007, relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6) e all'ottenimento di informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo (GU L 171 del 29.6.2007, pag. 1).

EMENDAMENTI

La commissione per i trasporti e il turismo invita la commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare, competente per il merito, a prendere in considerazione i seguenti emendamenti:

Emendamento 1

Proposta di regolamento Considerando 3

Testo della Commissione

(3) I requisiti di omologazione in materia di emissioni dai veicoli a motore sono diventati gradualmente molto più rigorosi con l'introduzione e la successiva revisione delle norme Euro. Sebbene per i veicoli in generale si siano registrate riduzioni sostanziali delle emissioni nell'intera gamma di inquinanti regolamentati, analoghe riduzioni non si sono verificate per le emissioni di NOx dei motori diesel o di particelle per i motori a benzina a iniezione diretta, installati in particolare nei veicoli leggeri. ***Sono quindi necessari interventi per correggere tale situazione.***

Emendamento

(3) I requisiti di omologazione in materia di emissioni dai veicoli a motore sono diventati gradualmente molto più rigorosi con l'introduzione e la successiva revisione delle norme Euro. Sebbene per i veicoli in generale si siano registrate riduzioni sostanziali delle emissioni nell'intera gamma di inquinanti regolamentati ***contemplati dalla presente regolamentazione***, analoghe riduzioni non si sono verificate per le emissioni di NOx dei motori diesel o di particelle per i motori a benzina a iniezione diretta, installati in particolare nei veicoli leggeri. ***Per conseguire un'ulteriore riduzione delle emissioni di NOx in condizioni di guida reali è necessario sviluppare nuove tecnologie attraverso la certificazione e la standardizzazione dei dispositivi PEMS. È opportuno che la Commissione riveda al ribasso, su base annua, il margine di errore fino al raggiungimento di un elevato livello di precisione, rispecchiando i miglioramenti nella qualità della procedura di misurazione e il progresso tecnico dei sistemi PEMS, a meno che essa non indichi le ragioni per cui non è in grado di farlo.***

Emendamento 2

Proposta di regolamento Considerando 4

Testo della Commissione

(4) La Commissione ha effettuato un'analisi dettagliata delle procedure, delle prove e dei requisiti di omologazione definiti dal regolamento (CE) n. 692/2008 sulla base di ricerche da essa condotte e di informazioni esterne e ha constatato che le emissioni effettivamente generate durante la guida su strada dai veicoli Euro 5 o Euro 6 superano ampiamente le emissioni misurate con il nuovo ciclo di guida europeo (New European Driving Cycle - NEDC) di regolamentazione, in particolare per quanto riguarda le emissioni di NOx dei veicoli diesel.

Emendamento

(4) La Commissione ha effettuato un'analisi dettagliata delle procedure, delle prove e dei requisiti di omologazione definiti dal regolamento (CE) n. 692/2008 sulla base di ricerche da essa condotte e di informazioni esterne e ha constatato che le emissioni effettivamente generate durante la guida su strada dai veicoli Euro 5 o Euro 6 superano ampiamente, ***in quasi tutti i casi***, le emissioni misurate con il nuovo ciclo di guida europeo (New European Driving Cycle - NEDC) di regolamentazione, in particolare per quanto riguarda le emissioni di NOx dei veicoli diesel.

Emendamento 3

Proposta di regolamento
Considerando 5

Testo della Commissione

(5) La Commissione ha quindi sviluppato una nuova metodologia per testare le emissioni dei veicoli in condizioni di guida reali, la procedura di prova delle emissioni reali di guida (real-driving emissions - RDE). La procedura di prova RDE è stata introdotta dai regolamenti (UE) 2016/427⁶ e (UE) 2016/646⁷ della Commissione, successivamente ripresa nel regolamento (UE) 2017/1151 e ulteriormente migliorata con ***il regolamento*** (UE) 2017/1154⁸ della Commissione.

Emendamento

(5) La Commissione ha quindi sviluppato una nuova metodologia per testare le emissioni dei veicoli in condizioni di guida reali, la procedura di prova delle emissioni reali di guida (real-driving emissions - RDE). La procedura di prova RDE è stata introdotta dai regolamenti (UE) 2016/427⁶ e (UE) 2016/646⁷ della Commissione, successivamente ripresa nel regolamento (UE) 2017/1151 e ulteriormente migliorata con ***i regolamenti*** (UE) 2017/1154⁸ e ***2018/1832^{8 bis}*** della Commissione.

¹⁸ Regolamento (UE) 2016/427 della Commissione, del 10 marzo 2016, che modifica il regolamento (CE) n. 692/2008 riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 6) (GU L 82 del 31.3.2016, pag. 1).

¹⁹ Regolamento (UE) 2016/646 della

¹⁸ Regolamento (UE) 2016/427 della Commissione, del 10 marzo 2016, che modifica il regolamento (CE) n. 692/2008 riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 6) (GU L 82 del 31.3.2016, pag. 1).

¹⁹ Regolamento (UE) 2016/646 della

Commissione, del 20 aprile 2016, che modifica il regolamento (CE) n. 692/2008 riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 6) (GU L 109 del 26.04.2016, pag. 1).

²⁰ Regolamento (UE) 2017/1154 della Commissione, del 7 giugno 2017, che modifica il regolamento (UE) 2017/1151, che integra il regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6) e all'ottenimento di informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo, che modifica la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, i regolamenti della Commissione (CE) n. 692/2008 e (UE) n. 1230/2012 e abroga il regolamento (CE) n. 692/2008 e la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le emissioni di guida reali dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 6) (GU L 175 del 7.7.2017, pag. 708).

Commissione, del 20 aprile 2016, che modifica il regolamento (CE) n. 692/2008 riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 6) (GU L 109 del 26.04.2016, pag. 1).

²⁰ Regolamento (UE) 2017/1154 della Commissione, del 7 giugno 2017, che modifica il regolamento (UE) 2017/1151, che integra il regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6) e all'ottenimento di informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo, che modifica la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, i regolamenti della Commissione (CE) n. 692/2008 e (UE) n. 1230/2012 e abroga il regolamento (CE) n. 692/2008 e la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le emissioni di guida reali dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 6) (GU L 175 del 7.7.2017, pag. 708).

^{8bis} Regolamento (UE) 2018/1832 della Commissione, del 5 novembre 2018, che modifica la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e i regolamenti della Commissione (CE) n. 692/2008 e (UE) 2017/1151 al fine di migliorare le prove e le procedure di omologazione per le emissioni dei veicoli passeggeri e commerciali leggeri, comprese quelle per la conformità in servizio e le emissioni reali, e di introdurre dispositivi per il monitoraggio del consumo di carburante e di energia elettrica (GU L 301 del 27.11.2018, pag. 1).

Emendamento 4

Proposta di regolamento Considerando 6

Testo della Commissione

(6) Il regolamento (UE) n. 2016/646⁹ ha introdotto le date di applicazione della procedura di prova delle emissioni reali di guida, nonché i criteri di conformità per le RDE. A tal fine, sono stati **utilizzati** fattori di conformità specifici per inquinante per tenere conto delle incertezze statistiche e tecniche delle misurazioni **effettuate mediante** sistemi portatili di misura delle emissioni (Portable Emission Measurement Systems - PEMS).

²¹ Regolamento (UE) 2016/646 della Commissione, del 20 aprile 2016, che modifica il regolamento (CE) n. 692/2008 riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 6) (GU L 109 del 26.04.2016, pag. 1).

Emendamento

(6) Il regolamento (UE) n. 2016/646⁹ ha introdotto le date di applicazione della procedura di prova delle emissioni reali di guida, nonché i criteri di conformità per le RDE. A tal fine, sono stati **introdotti** fattori di conformità specifici per inquinante **e sono stati utilizzati margini di errore distinti** per tenere conto delle incertezze statistiche e tecniche delle misurazioni **dei** sistemi portatili di misura delle emissioni (Portable Emission Measurement Systems - PEMS). **Il fattore di conformità (FC=1) dovrebbe essere chiaramente distinto da qualsiasi margine di errore legato al dispositivo.**

²¹ Regolamento (UE) 2016/646 della Commissione, del 20 aprile 2016, che modifica il regolamento (CE) n. 692/2008 riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 6) (GU L 109 del 26.04.2016, pag. 1).

Emendamento 5

Proposta di regolamento

Considerando 7

Testo della Commissione

(7) Il 13 dicembre 2018, il Tribunale si è pronunciato, nelle cause riunite T-339/16, T-352/16 e T-391/16¹⁰, in merito a un ricorso per l'annullamento del regolamento (UE) 2016/646. Il Tribunale ha annullato la parte del regolamento (UE) 2016/646 che stabiliva i fattori di conformità utilizzati per valutare la conformità dei risultati delle prove RDE ai limiti di emissione fissati dal regolamento (CE) n. 715/2007. Il Tribunale ha ritenuto che solo il legislatore poteva introdurre tali fattori di conformità in quanto era interessato un elemento essenziale del regolamento (CE)

Emendamento

(7) Il 13 dicembre 2018, il Tribunale si è pronunciato, nelle cause riunite T-339/16, T-352/16 e T-391/16¹⁰, in merito a un ricorso per l'annullamento del regolamento (UE) 2016/646. Il Tribunale ha annullato la parte del regolamento (UE) 2016/646 che stabiliva i fattori di conformità **e i margini di errore** utilizzati per valutare la conformità dei risultati delle prove RDE ai limiti di emissione fissati dal regolamento (CE) n. 715/2007. Il Tribunale ha ritenuto che solo il legislatore poteva introdurre tali fattori di conformità **e margini di errore**, in quanto era interessato un elemento

n. 715/2007.

essenziale del regolamento (CE)
n. 715/2007. **La sentenza è stata
impugnata e il ricorso non è ancora stato
definito.**

²² Sentenza del 13 dicembre 2018, Ville de Paris, Ville de Bruxelles e Ayuntamiento de Madrid /Commissione, T-339/16, T-352/16 e T-391/16, EU:T:2018:927.

²² Sentenza del 13 dicembre 2018, Ville de Paris, Ville de Bruxelles e Ayuntamiento de Madrid /Commissione, T-339/16, T-352/16 e T-391/16, EU:T:2018:927.

Emendamento 6

Proposta di regolamento Considerando 8

Testo della Commissione

(8) Il Tribunale non ha messo in dubbio la giustificazione tecnica dei fattori di conformità. Per tale motivo, e dato che allo stato attuale dello sviluppo tecnologico permane una discrepanza tra le emissioni misurate in condizioni di guida reali e quelle misurate in un laboratorio, è opportuno introdurre **i** fattori di conformità nel regolamento (CE) n. 715/2007.

Emendamento

(8) Il Tribunale non ha messo in dubbio la giustificazione tecnica dei fattori di conformità **e dei margini di errore**. Per tale motivo, e dato che allo stato attuale dello sviluppo tecnologico permane una discrepanza tra le emissioni misurate in condizioni di guida reali e quelle misurate in un laboratorio, è opportuno introdurre nel regolamento (CE) n. 715/2007 **gli stessi identici** fattori di conformità **e i margini di errore in relazione all'utilizzo dei PEMS**.

Emendamento 7

Proposta di regolamento Considerando 9

Testo della Commissione

(9) Per consentire ai costruttori di rispettare i limiti di emissione Euro 6 nel contesto della procedura di prova RDE, i criteri di conformità per le emissioni reali di guida dovrebbero essere introdotti in due fasi. Nella prima fase, su richiesta del costruttore, si dovrebbe applicare un fattore di conformità temporaneo, mentre in un secondo tempo dovrebbe essere utilizzato

Emendamento

(9) Per consentire ai costruttori di rispettare i limiti di emissione Euro 6 nel contesto della procedura di prova RDE, i criteri di conformità per le emissioni reali di guida dovrebbero essere introdotti in due fasi. Nella prima fase, su richiesta del costruttore, si dovrebbe applicare un fattore di conformità temporaneo, mentre in un secondo tempo dovrebbe essere utilizzato

solo il fattore di conformità definitivo. È opportuno che la Commissione riesamini *periodicamente i fattori di conformità definitivi alla luce* del progresso tecnico.

solo il fattore di conformità definitivo. È opportuno che la Commissione riesamini *annualmente il margine di errore tenendo conto* del progresso tecnico *a livello dei veicoli a motore e dei sistemi portatili di misura delle emissioni (PEMS) e che utilizzi tali dati per futuri atti legislativi.*

Emendamento 8

Proposta di regolamento Considerando 9 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(9 bis) Per evitare qualsiasi incertezza giuridica quanto alle omologazioni già concesse a partire dal 1° settembre 2017 e alle future omologazioni, è molto importante ripristinare senza modifiche rispetto al valore totale tutti i fattori di conformità e i margini di errore adottati in precedenza, in particolare visto che i costruttori hanno già progettato i propri veicoli tenendo conto della procedura RDE adottata in precedenza. Al fine di rivedere al ribasso i margini di errore, la Commissione è invitata a tener conto di tutte le norme adottate dal Comitato europeo di normazione (CEN) in relazione a una procedura standard volta a valutare l'incertezza della misurazione delle emissioni reali di guida per quanto riguarda le emissioni di gas e di particelle. La Commissione incaricherà pertanto il CEN di elaborare una norma di prestazione PEMS per determinare i singoli margini di errore dei sistemi PEMS. Prima dell'applicazione di tale norma, la Commissione ha l'obbligo di riesaminare annualmente il margine di errore e di aggiornarlo solamente qualora siano stati conseguiti miglioramenti nella tecnologia di misurazione.

Emendamento 9

Proposta di regolamento

Considerando 11

Testo della Commissione

(11) Al fine di contribuire al conseguimento degli obiettivi dell'Unione in materia di qualità dell'aria e di ridurre le emissioni dei veicoli, dovrebbe essere delegato alla Commissione il potere di adottare atti in conformità all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) riguardo alle norme dettagliate in materia di procedure, prove e requisiti specifici per l'omologazione. Tale delega dovrebbe includere: la possibilità di integrare il regolamento (CE) n. 715/2007 con tali norme riviste nonché con i cicli di prova utilizzati per misurare le emissioni; le prescrizioni per l'applicazione del divieto di utilizzo di impianti/dispositivi di manipolazione che riducono l'efficacia dei sistemi di controllo delle emissioni; **le misure necessarie per l'applicazione dell'obbligo per i costruttori di consentire un accesso illimitato e standardizzato alle informazioni sulla riparazione e sulla manutenzione dei veicoli; l'adozione di un metodo rivisto di misura del particolato.** La delega dovrebbe inoltre includere la modifica del regolamento (CE) n. 715/2007 al fine di rivedere **al ribasso i fattori di conformità definitivi, di tenere conto dei progressi tecnici relativi ai PEMS, di ricalibrare i valori limite basati sulla massa del particolato e di introdurre valori limite basati sul numero di particelle.** È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, e che tali consultazioni siano condotte nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016. In particolare, al fine di garantire la parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio dovrebbero ricevere tutti i documenti contemporaneamente agli

Emendamento

(11) Al fine di contribuire al conseguimento degli obiettivi dell'Unione in materia di qualità dell'aria e di ridurre le emissioni dei veicoli, dovrebbe essere delegato alla Commissione il potere di adottare atti in conformità all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) riguardo alle norme dettagliate in materia di procedure, prove e requisiti specifici per l'omologazione. Tale delega dovrebbe includere: la possibilità di integrare il regolamento (CE) n. 715/2007 con tali norme riviste nonché con i cicli di prova utilizzati per misurare le emissioni; le prescrizioni per l'applicazione del divieto di utilizzo di impianti/dispositivi di manipolazione che riducono l'efficacia dei sistemi di controllo delle emissioni. La delega dovrebbe inoltre includere la modifica del regolamento (CE) n. 715/2007 al fine di rivedere **i margini di errore per** tenere conto dei progressi tecnici relativi ai PEMS. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, e che tali consultazioni siano condotte nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016. In particolare, al fine di garantire la parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio dovrebbero ricevere tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri e i loro esperti dovrebbero avere sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.

esperti degli Stati membri e i loro esperti dovrebbero avere sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.

Emendamento 10

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 3 – lettera a

Regolamento (CE) n. 715/2007

Articolo 4 – paragrafo 1 – comma 2

Testo della Commissione

Tali obblighi comprendono **il rispetto dei** limiti di emissione di cui all'allegato I. Al fine di determinare la conformità ai limiti di emissione Euro 6 di cui alla tabella 2 dell'allegato I, i valori delle emissioni determinati durante una prova valida delle emissioni reali di guida (RDE) sono divisi per il fattore di conformità applicabile di cui alla tabella 2a dell'allegato I. Il risultato deve **restare inferiore** ai limiti di emissione Euro 6 di cui alla tabella 2 di tale allegato.

Emendamento

Tali obblighi comprendono **la conformità ai** limiti di emissione di cui all'allegato I. Al fine di determinare la conformità ai limiti di emissione Euro 6 di cui alla tabella 2 dell'allegato I, i valori delle emissioni determinati durante una prova valida delle emissioni reali di guida (RDE) sono divisi per il fattore di conformità applicabile **o, ove specificato, per la somma del fattore di conformità applicabile e del margine di errore** di cui alla tabella 2a dell'allegato I. Il risultato deve **esser conforme** ai limiti di emissione Euro 6 di cui alla tabella 2 di tale allegato.

Emendamento 11

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 4 – lettera a

Regolamento (CE) n. 715/2007

Articolo 5 – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. Il costruttore produce i veicoli in modo che progetto, costruzione e assemblaggio dei componenti che influiscono sulle emissioni permettano che il veicolo, nell'uso normale, sia conforme al presente regolamento.

Emendamento

1. Il costruttore produce i veicoli in modo che progetto, costruzione e assemblaggio dei componenti che influiscono sulle emissioni permettano che il veicolo, nell'uso normale, sia conforme al presente regolamento. **Il costruttore garantisce inoltre l'affidabilità dei dispositivi di controllo dell'inquinamento**

e mira a ridurre il rischio di furto o di manomissione di tali dispositivi.

Emendamento 12

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 10

Regolamento (CE) n. 715/2007

Articolo 14 – paragrafo 2

Testo della Commissione

2. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati in conformità all'articolo 14 bis ***al fine di adottare le misure seguenti, basate sui risultati del programma UNECE di misurazione del particolato, condotto sotto l'egida del Forum mondiale per l'armonizzazione dei regolamenti sui veicoli, senza abbassare il livello di tutela ambientale all'interno dell'Unione:***

a) modifica del presente regolamento ***ai fini del riesame dei valori limite relativi alla massa del particolato e al numero di particelle*** di cui all'allegato I;

b) integrazione del presente regolamento ***mediante l'adozione di un metodo rivisto di misura del numero di particelle.***

Emendamento

2. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati in conformità all'articolo 14 bis riguardanti:

a) ***la*** modifica del presente regolamento ***al fine di rivedere alla luce del progresso tecnico i margini di errore specifici per inquinante*** di cui ***alla tabella 2a dell'allegato I, tenendo conto delle incertezze tecniche connesse all'uso di sistemi portatili di misura delle emissioni (PEMS);***

b) ***l'***integrazione del presente regolamento ***al fine di adeguare le procedure, le prove e i requisiti così come i cicli di prova utilizzati per misurare le emissioni, in modo da riflettere correttamente le emissioni reali di guida.***

Emendamento 13

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 10

Regolamento (CE) n. 715/2007

Articolo 14 – paragrafo 3 – lettera b

Testo della Commissione

b) la modifica del presente regolamento al fine di ***adeguare al*** progresso tecnico i ***fattori di conformità definitivi*** specifici per inquinante di cui alla tabella 2a dell'allegato I.

Emendamento

b) la modifica del presente regolamento al fine di ***rivedere alla luce del*** progresso tecnico i ***margini di errore*** specifici per inquinante di cui alla tabella 2a dell'allegato I, ***tenendo conto delle incertezze tecniche connesse all'uso di sistemi portatili di misura delle emissioni (PEMS).***

Emendamento 14

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 10 bis (nuovo)

Regolamento (CE) n. 715/2007

Articolo 14 – paragrafo 5 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(10 bis) ***all'articolo 14, è inserito il paragrafo seguente:***

5 bis. La Commissione tiene conto di qualsiasi norma adottata dal Comitato europeo di normazione (CEN) che fornisca un approccio tecnicamente solido per valutare l'incertezza delle misurazioni RDE per quanto riguarda le emissioni gassose e di particelle, al fine di imporre l'uso di tale norma ai sensi del presente regolamento affinché un'autorità competente verifichi uno specifico margine di incertezza per le applicazioni PEMS e valuti se sia sufficiente sostituire i margini di errore specifici di cui alla tabella 2a dell'allegato I del presente regolamento o integrarli.

Emendamento 15

Proposta di regolamento

Allegato – comma 1

Regolamento (CE) n. 715/2007

Allegato I – tabella 2 bis

Testo della Commissione

Tabella 2a Fattori di conformità per le emissioni reali di guida

	Ossidi di azoto (NO _x)	Numero di particelle (PN)	Monossido di carbonio (CO) ⁽¹⁾	Idrocarburi totali (THC)	Idrocarburi e ossidi di azoto combinati (THC + NO _x)
FC _{inquinante-definitivo} ⁽²⁾	1,43	1,5			
FC _{inquinante-temp} ⁽³⁾	2,1	1,5			

(1) Le emissioni di CO devono essere misurate e registrate per tutte le prove RDE.

(2) FC_{inquinante-definitivo} è il fattore di conformità utilizzato per determinare la conformità ai limiti delle emissioni Euro 6 tenendo conto delle incertezze tecniche connesse all'uso dei sistemi portatili di misura delle emissioni (PEMS).

(3) FC_{inquinante-temp} è il fattore di conformità temporaneo che può essere utilizzato su richiesta del costruttore in alternativa a FC_{inquinante-definitivo} per un periodo di cinque anni e quattro mesi a decorrere dalle date indicate all'articolo 10, paragrafi 4 e 5.

Emendamento

Tabella 2a Fattori di conformità per le emissioni reali di guida^(0 bis)

	Ossidi di azoto (NO _x)	Numero di particelle (PN)	Monossido di carbonio (CO) ⁽¹⁾	Idrocarburi totali (THC)	Idrocarburi e ossidi di azoto combinati (THC + NO _x)
FC _{inquinante-definitivo} ⁽²⁾	<i>1 + margine, ove margine = 0,43</i>	<i>1 + margine, ove margine = 0,5</i>			
FC _{inquinante-temp} ⁽³⁾	2,1	<i>1 + margine, ove margine = 0,5</i>			

(0 bis) Al fine di verificare un margine di errore individuale dei sistemi PEMS per integrare o sostituire i margini di cui alla tabella 2a dell'allegato del regolamento, la Commissione tiene conto di tutte le norme CEN che forniscono un approccio tecnicamente solido per valutare l'incertezza delle misurazioni RDE per quanto riguarda le emissioni gassose e di particelle (NO_x e PN), al fine di stabilire una norma PEMS.

(1) Le emissioni di CO devono essere misurate e registrate per tutte le prove RDE.

(2) FC_{inquinante-definitivo} è il fattore di conformità utilizzato per determinare la conformità ai limiti delle emissioni Euro 6, **espresso come la somma del valore obiettivo per le prestazioni del veicolo in termini di emissioni e delle** incertezze tecniche connesse all'uso dei sistemi portatili di misura delle emissioni (PEMS), **ossia il margine (di errore).**

(3) FC_{inquinante-temp} è il fattore di conformità temporaneo che può essere utilizzato su richiesta del

costruttore in alternativa a FC_{inquinante-definitivo} per un periodo di cinque anni e quattro mesi a decorrere dalle date indicate all'articolo 10, paragrafi 4 e 5.

PROCEDURA DELLA COMMISSIONE COMPETENTE PER PARERE

Titolo	Omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6) e all'ottenimento di informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo
Riferimenti	COM(2019)0208 – C9-0009/2019 – 2019/0101(COD)
Commissione competente per il merito Annuncio in Aula	ENVI 15.7.2019
Parere espresso da Annuncio in Aula	TRAN 15.7.2019
Relatore(trice) per parere Nomina	Sven Schulze 29.7.2019
Approvazione	19.2.2020
Esito della votazione finale	+ : 38 - : 7 0 : 0
Membri titolari presenti al momento della votazione finale	Andris Ameriks, José Ramón Bauzá Díaz, Marco Campomenosi, Jakop G. Dalunde, Rosa D'Amato, Johan Danielsson, Andor Deli, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Ismail Ertug, Giuseppe Ferrandino, Jens Gieseke, Elsi Katainen, Kateřina Konečná, Elena Kountoura, Julie Lechanteux, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Benoît Lutgen, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Tilly Metz, Giuseppe Milazzo, Cláudia Monteiro de Aguiar, Jan-Christoph Oetjen, Rovana Plumb, Tomasz Piotr Poręba, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, Sven Schulze, Vera Tax, Petar Vitanov, Elissavet Vozemberg-Vrionidi
Supplenti presenti al momento della votazione finale	Clotilde Armand, Tom Berendsen, Paolo Borchia, Josianne Cutajar, Clare Daly, Angel Dzhabazki, Valter Flego, Roman Haider, Pär Holmgren, Ondřej Kovařík, Robert Roos, Henna Virkkunen

**VOTAZIONE FINALE PER APPELLO NOMINALE
IN SEDE DI COMMISSIONE COMPETENTE PER PARERE**

38	+
ECR	Angel Dzhambazki, Peter Lundgren, Tomasz Piotr Poręba, Robert Roos
GUE/NGL	Kateřina Konečná, Elena Kountoura
ID	Paolo Borchia, Marco Campomenosi, Roman Haider, Julie Lechanteux
PPE	Tom Berendsen, Andor Deli, Jens Gieseke, Elzbieta Katarzyna Łukacijewska, Benoît Lutgen, Marian-Jean Marinescu, Giuseppe Milazzo, Cláudia Monteiro de Aguiar, Massimiliano Salini, Sven Schulze, Henna Virkkunen, Elissavet Vozemberg-Vrionidi
RENEW	Clotilde Armand, José Ramón Bauzá Díaz, Valter Flego, Elsi Katainen, Ondřej Kovařík, Jan-Christoph Oetjen, Dominique Riquet
S&D	Andris Ameriks, Josianne Cutajar, Johan Danielsson, Ismail Ertug, Giuseppe Ferrandino, Bogusław Liberadzki, Rovana Plumb, Vera Tax, Petar Vitanov

7	-
GUE/NGL	Clare Daly
NI	Rosa D'Amato
VERTS/ALE	Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Pär Holmgren, Tilly Metz

0	0

Significato dei simboli utilizzati:

+ : favorevoli

- : contrari

0 : astenuti

PROCEDURA DELLA COMMISSIONE COMPETENTE PER IL MERITO

Titolo	Omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6) e all'ottenimento di informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo		
Riferimenti	COM(2019)0208 – C9-0009/2019 – 2019/0101(COD)		
Presentazione della proposta al PE	14.6.2019		
Commissione competente per il merito Annuncio in Aula	ENVI 15.7.2019		
Commissioni competenti per parere Annuncio in Aula	ITRE 15.7.2019	IMCO 15.7.2019	TRAN 15.7.2019
Pareri non espressi Decisione	ITRE 23.7.2019		
Commissioni associate Annuncio in Aula	IMCO 19.12.2019		
Relatori Nomina	Esther de Lange 10.9.2019		
Esame in commissione	13.7.2020		
Approvazione	14.7.2020		
Esito della votazione finale	+: -: 0:	55 14 11	
Membri titolari presenti al momento della votazione finale	Nikos Androulakis, Bartosz Arłukowicz, Margrete Auken, Simona Baldassarre, Marek Paweł Balt, Traian Băsescu, Aurelia Beigneux, Monika Beňová, Sergio Berlato, Alexander Bernhuber, Malin Björk, Simona Bonafè, Delara Burkhardt, Pascal Canfin, Sara Cerdas, Mohammed Chahim, Tudor Ciuhodaru, Nathalie Colin-Oesterlé, Miriam Dalli, Esther de Lange, Christian Doleschal, Bas Eickhout, Eleonora Evi, Agnès Evren, Fredrick Federley, Andreas Glück, Catherine Griset, Jytte Guteland, Teuvo Hakkarainen, Anja Hazekamp, Martin Hojsík, Pär Holmgren, Jan Huitema, Yannick Jadot, Adam Jarubas, Petros Kokkalis, Athanasios Konstantinou, Ewa Kopacz, Joanna Kopcińska, Ryszard Antoni Legutko, Peter Liese, Sylvia Limmer, Javi López, César Luena, Fulvio Martusciello, Liudas Mažylis, Joëlle Mélin, Tilly Metz, Dolors Montserrat, Alessandra Moretti, Dan-Ștefan Motreanu, Ville Niinistö, Ljudmila Novak, Grace O'Sullivan, Jutta Paulus, Stanislav Polčák, Jessica Polfjärd, Luisa Regimenti, Frédérique Ries, Sándor Rónai, Rob Rooken, Silvia Sardone, Christine Schneider, Günther Sidl, Linea Søgaaard-Lidell, Nicolae Ștefănuță, Edina Tóth, Véronique Trillet-Lenoir, Petar Vitanov, Alexandr Vondra, Mick Wallace, Pernille Weiss, Michal Wiezik, Tiemo Wölken, Anna Zalewska		
Supplenti presenti al momento della votazione finale	Margarita de la Pisa Carrión, Billy Kelleher, Kateřina Konečná, Danilo Oscar Lancini, Susana Solís Pérez		
Deposito	20.7.2020		

**VOTAZIONE FINALE PER APPELLO NOMINALE
IN SEDE DI COMMISSIONE COMPETENTE PER IL MERITO**

55	+
GUE/NGL	Anja HAZEKAMP, Petros KOKKALIS, Kateřina KONEČNÁ
NI	Athanasios KONSTANTINOU
PPE	Bartosz ARŁUKOWICZ, Traian BĂSESCU, Alexander BERNHUBER, Nathalie COLIN-OESTERLÉ, Christian DOLESCHAL, Agnès EVREN, Ewa KOPACZ, Esther de LANGE, Peter LIESE, Liudas MAŽYLIS, Dan-Ștefan MOTREANU, Ljudmila NOVAK, Stanislav POLČÁK, Jessica POLFJÄRD, Christine SCHNEIDER, Pernille WEISS, Michal WIEZIK
RENEW	Pascal CANFIN, Fredrick FEDERLEY, Martin HOJSÍK, Jan HUITEMA, Billy KELLEHER, Frédérique RIES, Susana SOLÍS PÉREZ, Linea SØGAARD-LIDELL, Véronique TRILLET-LENOIR
S&D	Nikos ANDROULAKIS, Marek Paweł BALT, Monika BEŇOVÁ, Simona BONAFÈ, Delara BURKHARDT, Sara CERDAS, Mohammed CHAHIM, Tudor CIUHODARU, Miriam DALLI, Jytte GUTELAND, Javi LÓPEZ, César LUENA, Alessandra MORETTI, Sándor RÓNAI, Günther SIDL, Petar VITANOV, Tiemo WÖLKEN
VERTS/ALE	Margrete AUKEN, Bas EICKHOUT, Pär HOLMGREN, Yannick JADOT, Tilly METZ, Ville NIINISTÖ, Grace O'SULLIVAN, Jutta PAULUS

14	-
ECR	Sergio BERLATO, Margarita DE LA PISA CARRIÓN, Joanna KOPCIŃSKA, Ryszard Antoni LEGUTKO, Alexandr VONDRA, Anna ZALEWSKA
GUE/NGL	Mick WALLACE
ID	Simona BALDASSARRE, Teuvo HAKKARAINEN, Danilo Oscar LANCINI, Sylvia LIMMER, Luisa REGIMENTI, Silvia SARDONE
NI	Eleonora EVI

11	0
ECR	Rob ROOKEN
GUE/NGL	Malin BJÖRK
ID	Aurelia BEIGNEUX, Catherine GRISET, Joëlle MÉLIN
PPE	Adam JARUBAS, Fulvio MARTUSCIELLO, Dolors MONTSERRAT, Edina TÓTH
RENEW	Andreas GLÜCK, Nicolae ȘTEFĂNUȚĂ

Significato dei simboli utilizzati:

+ : favorevoli

- : contrari

0 : astenuti